

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część VI. — Wydana i rozesłana dnia 21. stycznia 1896.

Treść: № 16. Obwieszczenie o ustanowieniu Ministerstwa kolei żelaznych i wydaniu nowego statutu organizacyjnego dla zarządu kolei żelaznych przez państwo sprawowanego w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych.

16.

Obwieszczenie Ministra handlu i Ministra kolei żelaznych z dnia 19. stycznia 1896,

o ustanowieniu Ministerstwa kolei żelaznych i wydaniu nowego statutu organizacyjnego dla zarządu kolei żelaznych przez państwo sprawowanego w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych.

Jego c. i k. Apostolska Mość Najwyższem postanowieniem z dnia 15. stycznia 1896 raczył najmiłościwiej zezwolić na ustanowienie Ministerstwa kolei żelaznych.

Temże samem Najwyższem postanowieniem Najjaśniejszy Pan raczył Najwyżej zatwierdzić zamieszczony poniżej statut organizacyjny dla zarządu kolei żelaznych przez państwo sprawowanego w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych.

Stosownie do tego Najwyższego postanowienia Ministerstwo kolei żelaznych rozpoczęło urzędowanie swoje od dnia 19. stycznia 1896.

Od tego terminu wszelkie sprawy dotyczące się kolejnictwa, które dotychczas należały do Ministerstwa handlu, wyłączone zostały z zakresu działania tego Ministerstwa i przeszły do Ministerstwa kolei żelaznych.

Od tego samego terminu odnośne oddziały urzędowe Ministerstwa handlu, Inspekcya główna

kolei żelaznych austriackich i Dyrekcyja główna austriackich kolei państwa oddane zostały pod zwierzchnictwo Ministra handlu, który poczyni stosowne kroki, żeby nowy statut organizacyjny wszedł całkowicie w wykonanie od dnia 1. sierpnia 1896.

Glanz r. w

Guttenberg r. w.

Statut organizacyjny

dla zarządu kolei żelaznych przez
państwo sprawowanego

w królestwach i krajach w Radzie państwa
reprezentowanych.

I. Ustrój zarządu kolei żelaznych przez państwo sprawowanego w ogólności.

§. 1.

C. k. Ministerstwo kolei żelaznych jako najwyższa
wspólna Władza kierująca.

Najwyższe w imieniu państwa kierownictwo i nadzór nad wszystkimi sprawami kolejowymi w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych, jakoteż w szczególności najwyższy wspólny zarząd kolejami żelaznymi przez samo państwo na własny lub na cudzy rachunek w ruchu utrzymywanych, łącznie z zakładem przewoźniczym austriackim

i żegluga parową na jeziorze bodeńskim a nakoniec także najwyższe kierownictwo budowy kolei żelaznych państwa sprawuje ustanowione nowo „c. k. Ministerstwo kolei żelaznych“.

W ogólności i o ile organizacją niniejszą wyraźnie co innego nie jest postanowione, Ministerstwu kolei żelaznych służyć ma zakres działania wspólny wszystkim Ministerstwom.

Ministerstwo wino ustawicznie mieć na celu podniesienie i udoskonalenie kolejnictwa ojczyznego i zarządzać wszelkie środki, które uzna za stosowne do tego celu a względnie postarać się, żeby je zarządzono.

W razie uruchomienia, Ministerstwo kolei żelaznych wysyła do Głównego zarządu transportów kolejowych swoich funkcyonaryuszów, potrzebnych do reprezentowania zarządu kolei żelaznych państwa.

§. 2.

Urzędy Ministerstwu bezpośrednio podlegające do lokalnego zawiadywania sprawami zarządu kolei żelaznych państwa: c. k. dyrekcye kolei państwa, c. k. zarządy budowy kolei żelaznych.

Pod bezpośredniem instancyjnym zwierzchnictwem Ministerstwa istnieją osobne urzędy pod nazwą „c. k. Dyrekcji kolei państwa“ do kierowania lokalną służbą ruchu na kolejach żelaznych w §. 1 oznaczonych, przez państwo w ruchu utrzymywanych, łącznie z zakładem przewoźniczym austriackim i żegluga parową na jeziorze bodeńskim, działające w obrębie okręgów lokalnych, które tworzone będą w rozległości pozwalającej zupełnego opanowania służbą, ile możliwości podług głównych linii obrotu.

Miejsca, w których dyrekcye kolei państwa mają być ustanowione, jakoteż okręgi tych dyrekcji oznaczy Ministerstwo kolei żelaznych za Najwyższem zezwoleniem.

Do wykonania budowy nowych kolei żelaznych, które budować się mają kosztem państwa, jakoteż nowych budowli nader znacznych rozmiarów na kolejach żelaznych, które już państwo utrzymuje w ruchu, ustanawiane będą „c. k. zarządy budowy kolei państwa“. również bezpośrednio Ministerstwu kolei żelaznych podlegające, o ile toż Ministerstwo w poszczególnym przypadku nie postanowi oddać zarząd budowy kolei żelaznej pod zwierzchnictwo jednej z dyrekcji kolei państwa.

§. 3.

Najniższe urzędy do sprawowania lokalnej służby ruchu i budowniczey.

Pod zwierzchnictwem dyrekcji kolei państwa lokalną służbą ruchu na kolejach w §. 1 oznaczonych, na których ruch utrzymuje państwo, sprawować będą ze względem na potrzeby miejscowe i w ogóle z oddzieleniem od siebie głównych gałęzi

służby, następujące w hierarchii służbowej najniższe urzędy:

- a) Służbę nadzorczą, jakoteż służbę konserwacji kolei także dla tych budowli, dla których osobne zarządy budownicze nie są ustanowione, „c. k. wydziały konserwacji kolei“;
- b) służbę obrotową i handlową „c. k. urzędy stacyjne (przystankowe) kolei“, z których szczególnie ważne pod względem służbowym lub mające większe znaczenie pod względem obrotowym, mianowicie zaś, jeżeli są siedzibą liczniejszego pocztu, otrzymają oznaczenie: „c. k. urząd ruchu kolei“;
- c) służbę pociagową i warsztatową po części „c. k. zarządy palarni“, po części „c. k. zarządy warsztatów“;
- d) służbę materyalową „c. k. zarządy magazynów materyalowych“.

Ministerstwu kolei żelaznych zastrzeżone jest odstąpienie od postanowień powyższych przy organizowaniu najniższej lokalnej służby ruchu, gdyby ze względu na szczególne potrzeby lokalne lub ekonomiczne było to pożądanem, mianowicie dla poszczególnych kolei lokalnych, na których ruch utrzymuje zarząd kolei państwa lub też dla jakichkolwiek innych poszczególnych szlaków częściowych, mianowicie takich, które nie mają bezpośredniego połączenia zapomocą szyn z siecią główną.

W szczególności mogą być w przypadkach takich ustanowione pod zwierzchnictwem dyrekcji kolei państwa osobne „c. k. zarządy ruchu“ jako najniższe urzędy lokalnej służby ruchu z zakresem działania, ustanawiać się mającym w każdym z osobna przypadku a rozciągającym się albo na kilka gałęzi służbowych albo na wszystkie i na całą odnośną linię kolejową.

Do bezpośredniego kierowania zakładem przewoźniczym i żegluga parową na jeziorze bodeńskim istnieje osobna „c. k. Inspekcja żeglugi w Brengencyi“, pod zwierzchnictwem tej dyrekcji kolei państwa, której podlega cała sieć zespolona.

Zarządy budowy kolei żelaznych mogą być w razie potrzeby podzielone na „c. k. sekcyje budowy kolei“ dla poszczególnych części budowy.

II. Ministerstwo.

§. 4.

Ustrój Ministerstwa.

Ministerstwo kolei żelaznych dzieli się odpowiednio do wymagań służby na wydziały (sekcye).

Wydziały dzielą się w podobny sposób na oddziały (departamenty).

§. 5.

Zakres działania Ministerstwa w szczególności.

Samodzielny zakres działania Ministerstwa obejmuje w szczególności:

1. Przysposobienia i rokowania przygotowawcze do zawarcia traktatów dotyczących się kolei żelaznych i umów międzynarodowych w sprawach kolei żelaznych, jakoteż nadzór nad wykonywaniem takich układów międzynarodowych;

2. wszelkie sprawy, dotyczące się stosunków kolei żelaznych tutejszo-krajowych do zagranicy, o ile przedmiot ich ma szersze znaczenie niż prawidłowy obrót zarządów kolejowych sąsiednich lub przynajmniej zostających ze sobą w stosunkach przewozowych, albo o ile takowe wymagają interwencji dyplomatycznej, w szczególności zaś także udział w kongresach i związkach międzynarodowych kolejowo-zawodowych, których przedmiotem jest obrada i wydanie uchwały co do ogólnych spraw kolejnictwa, dotyczących się całego organizmu kolei żelaznych tutejszo-krajowych lub zarządu kolei żelaznych państwa;

3. wszelkie sprawy kolejowe wymagające pertraktacji na drodze prawodawczej lub które urządzone być mają dla wszystkich kolei żelaznych tutejszo-krajowych według jednakowych zasad drogą rozporządzenia;

4. rokowania dotyczące się zapewnienia nowych kolei państwa lub prywatnych pod względem technicznym, handlowym i finansowym, tudzież układy z interesowanymi reprezentacjami krajowymi, z ubiegającymi się o koncesyę i ze stronami prywatnymi;

5. rokowania dotyczące się udzielenia koncesyi na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei żelaznych prywatnych według ustawy z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238 i według ustawy o kolejach niższego rzędu z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, jakoteż według ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały w tym względzie wydane;

6. wszelkie rokowania, których przedmiotem jest objęcie przez państwo istniejących lub dopiero wybudować się mających kolei, bądź na własność, bądź w celu utrzymywania na nich ruchu, jakoteż wykonanie odnośnych układów;

7. zezwalanie na wykonanie a względnie zarządzanie wykonania robót przygotowawczych technicznych dla nowych linii kolejowych i zarządzanie wykonania budowy nowych kolei przez funkcjonariuszy państwa;

8. zatwierdzanie projektów ogólnych i szczegółowych, tudzież operatów komisji obchodzącej i wszelkich innych, decyzji państwa podlegających

operatów budowniczych dla kolei państwa i prywatnych, nowo wybudować się mających, jakoteż dla robót budowniczych na liniach już w ruchu utrzymywanych, co się jednak tyczy tych ostatnich robót budowniczych na kolejach państwa, tylko stosownie do osobnego zastrzeżenia co do robót szczególnego znaczenia lub większych rozmiarów albo osobliwie ważnych pod względem wojskowym;

9. wydawanie wszelkich takich decyzji jakoteż wykonywanie takich czynności urzędowych, które według istniejących ogólnych ustaw o kolejach żelaznych i rozporządzeń dotyczących się wykonania budowy, są wyraźnie zastrzeżone Ministerstwu handlu lub będą w przyszłości zastrzeżone Ministerstwu kolei żelaznych, atoli pod względem udzielania pozwoleń do budowania i do użytkowania na kolejach państwa, z ograniczeniem w §. 17, punkt 15. podanem;

10. zatwierdzanie a co do kolei państwa ustanawianie wszelkich konstrukcyj prawidłowych, typów budowli i urządzeń maszynowych, taboru jakoteż urządzeń ruchu mechanicznych i elektrycznych. zatwierdzanie zmiany i odstąpienia od prawidła, jakoteż stosowanie nowych zasad konstrukcji;

11. pozwalanie na otwarcie ruchu na liniach kolejowych nowo wybudowanych, do obrotu powszechnego służących, zezwalanie na zmianę formy ruchu lub postanawianie, żeby została uczyniona, mianowicie przez zaprowadzenie ruchu właściwego kolejom drugorzędnym lub małym albo kolejom głównym. jakoteż postanawianie co do zupełnego wstrzymania ruchu na poszczególnych liniach;

12. zatwierdzanie rozkładów jazdy stosownie do odnośnych przepisów a mianowicie co do kolei państwa w rozciągłości oznaczonej w §. 6, punkt 21;

13. prowadzenie rokowań z wspólnem Ministerstwem wojny co do wygotowania wojennych rozkładów jazdy z załączkami, jakoteż w ogóle co do wymagań, jakieby to Ministerstwo stawiało pod względem zdolności kolei państwa i prywatnych do obsługiwanego wojska, tudzież kontrola nad pieczą o cele wojenne;

14. wszelkie decyzje i zatwierdzenia merytoryczne co do wygotowania, zmiany i tłumaczenia taryf, tudzież przepisów ruchu w obrocie osobowym i towarowym a mianowicie tak dla obrotu lokalnego jak i dla zespolonego i związkowego, co do kolei prywatnych stosownie do postanowień koncesyjnych i odnośnych przepisów;

15. piecza o odpowiednie wymaganiom ustawowym zawiadywanie ubezpieczeniami na wypadek choroby i nieszczęsnej przygody, jakoteż wyższy nadzór i czuwanie w tym względzie, tudzież wywieranie wpływu, żeby instytucje zaopatrzenia podnosiły się i rozwijały w sposób stosunkom odpowiedni;

16. najwyższe jednolite kierownictwo i nadzór nad służbą zdrowia i weterynarską na kolejach państwa i prywatnych;

17. utrzymywanie ogólnej statystyki kolejnictwa tutejszo-krajowego, jakoteż w szczególności statystyki zarządu kolei żelaznych państwa, wydawanie wszelkich w tym względzie publikacji a mianowicie rocznych sprawozdań z czynności imieniem zarządu kolei żelaznych państwa;

18. ogólne urządzenie imieniem państwa spraw wykształcenia zawodowego na polu kolejnictwa;

19. oprócz spraw powyżej szczegółowo wymienionych, należy do Ministerstwa co do kolei państwa, jakoteż co do kolei prywatnych, na których ruch utrzymywany jest na rachunek państwa lub przez funkcyonaryusów państwa na rachunek koncesyonaryusów, piecza a względnie najwyższe kierownictwo kolejową służbą państwa, co do kolei prywatnych nadzór zwierzchniczy nad budową i ruchem, tudzież nad tem, żeby administracja spółkowa i finansowa odpowiadała obowiązującym ustawom i rozporządzeniom, jakoteż odpowiednim postanowieniom koncesyjnym i kontraktowym a nadto, co do kolei państwa i prywatnych w szczególności także przestrzeganie regulaminu ruchu kolei żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852;

20. nakoniec należą do Ministerstwa wszelkie te rokowania, zastępstwa i wszelkie inne sprawy kolejowe, które dotychczas należały do kompetencji Ministerstwa handlu.

§. 6.

Zarządzenia i decyzje zastrzeżone Ministerstwu w szczególności co do służby kolei żelaznych państwa.

Co do służby kolei żelaznych państwa zastrzegają się Ministerstwu oprócz spraw wymienionych już szczegółowo w §. 5, punkt 1 aż do 4, tudzież 6 aż do 18 włącznie jeszcze następujące zarządzenia i decyzje:

1. wszelkie w wykonaniu niniejszej organizacyi, jakoteż wszelkie inne w granicach onejże wydać się mające zarządzenia organizacyjne, ustanawianie, przenoszenie lub zwijanie wszelkich urzędów (§§. 2 i 3), a mianowicie co do dyrekcji kolei państwa z zastrzeżeniem przepisanego w §. 2 zaciągnięcia Najwyższego zezwolenia;

2. jednostajne i jednozgodne zasadnicze urządzenie służby w całym zakresie służbowym zarządu kolei żelaznych państwa; ustanawianie, zmienianie i uchylanie wszelkich instrukcyi służbowych, normalii, warunków i wszelkich innych postanowień zasadniczych a w szczególności także wszelkich

przepisów tyczących się urządzenia praw i obowiązków jakoteż płac funkcyonaryusów, tudzież regulaminów i statutów wszelkich instytutów zaopatrzenia dla starców i inwalidów, i wszelkich innych zakładów humanitarnych istniejących lub zaprowadzić się mających w zakresie zarządu kolei żelaznych państwa;

3. zasadnicze uregulowanie stosunków zarządu kolei żelaznych państwa i jej urzędów podwładnych do innych gałęzi administracyi państwa a w szczególności do zarządu wojkowego, do zarządu poczt i telegrafów, do zarządu policyi i do zarządu skarbu a to w porozumieniu z odpowiednimi najwyższymi Władzami naczelnymi, jakoteż nadzór nad ściśłem trzymaniem się przepisów w tym względzie istniejących i zawartych umów;

4. załatwianie wszelkich spraw, tyczących się sieci kolei państwa jako całości albo przynajmniej większych jej części obejmujących okręgi kilku dyrekcji, o ile te sprawy administracyjne nie zostały wyraźnie przydzielone albo interesowanym dyrekcjom kolei państwa do samodzielnego załatwiania we wzajemnem porozumieniu albo jednej dyrekcji kolei państwa do załatwiania w sposób jednostajny bądź dla całej kolei państwa bądź dla części onejże odpowiednio większej (porów. §. 17);

5. usystemizowanie pocztu osobowego wszystkich posad służbowych zarządu kolei żelaznych państwa Ministerstwu podlegających, wygotowanie i utrzymywanie listy składu osobowego, jakoteż list stopniowych dla wszystkich urzędników;

6. przyjmowanie urzędników wszystkich klas służbowych, posuwanie wszystkich urzędników na wyższe stopnie, tudzież przenoszenie i oddalanie ze służby (przenoszenie na emeryturę) wszystkich urzędników z wyjątkiem należących do trzech najniższych klas służbowych, nadto w tym ostatnim zakresie także obsadzanie posad urzędniczych, nakoniec wszelkie przenosiny urzędników z okręgu jednej do okręgu drugiej dyrekcji, jakoteż z samoistnych i do samoistnych zarządów budowy; co do tych urzędników, do których stosuje się ustawa z dnia 15. kwietnia 1873, Dz. u. p. Nr. 47, trzymać się należy we wszystkich tych względach postanowień, tyczących się powszechnego zakresu działania Ministerstw;

7. wyznaczanie urzędnikom wszelkich dodatków pod jakąkolwiek nazwą istniejących, jakoteż wszelkich dodatków istniejącymi już przepisami nie uzasadnionych, dla innych funkcyonaryusów, nadto wyznaczanie remuneracyi i wsparć, o ile w ciągu roku rachunkowego przenoszą sumę 100 zł. dla tej samej osoby, nakoniec wszelkie inne sprawy pocztu osobowego, stosownie do wyraźnego zastrzeżenia w osobnych przepisach dla pocztu osobowego i w statutach funduszków humanitarnych;

8. wyznaczanie osobom do związku służby czynnej nie należącym wszelkich jednorazowych lub trwałych łaskawizn z zasobów zarządu kolei żelaznych państwa lub z funduszków, któremi tenże rozporządza, o ile Ministerstwo nie nada dyrekcjom kolei państwa osobnych upoważnień w tym względzie;

9. zatwierdzanie podziału okręgów lekarzy kolejowych i wynagrodzeń należących się tymże lekarzom kolejowym, jakoteż mianowanie doradców zdrowotnych, którzy dyrekcjom kolei państwa mają być przydani;

10. wygotowywanie budżetu wydatków rocznych zwyczajnych i nadzwyczajnych zarządu kolei żelaznych państwa na podstawie budżetów częściowych, które każda podwładna dyrekcja dla okręgu swego urzędowania wygotowuje i Ministerstwu do zatwierdzenia przedstawia; w podobny sposób także wygotowanie głównych zamknięć rachunków;

11. wydawanie podwładnym dyrekcjom dotacyj zwyczajnych i nadzwyczajnych, zarządowi kolei żelaznych państwa na podstawie odnośnej ustawy skarbowej do rozporządzenia udzielonych, jakoteż tymże dyrekcjom a względnie zarządom budowy dotacyi na budowę, ustawami wyznaczonych, tudzież zatwierdzanie szczegółowych programów użycia co do dotacyi w dziale potrzeb zwyczajnych na przekształcenia, jakoteż co do wszelkich dotacyj przewidzianych w dziale potrzeb nadzwyczajnych; oznaczanie stosunku, w jakim kosztą naczelnego zarządu ruchu kolei żelaznych państwa i budowy kolei żelaznych państwa mają być rozkładane na poszczególne linie;

12. zezwalanie na wszelkie wydatki w ustawie skarbowej nie przewidziane, na które przeto niema w budżecie pokrycia, lub które wymagają przekroczenia wyznaczonych dotacyj, zezwalanie na dotacje dodatkowe, na przenoszenie dotacyj, jakoteż na używanie dotacyj nadzwyczajnych w przypadkach naglących jeszcze przed załatwieniem budżetu drogą konstytucyjną a to nie przepominając postarania się o zatwierdzenie konstytucyjne, gdyby było potrzebne;

13. wszelkie zarządzenia co do własności kolei państwa lub co do funduszków, któremi zarząd kolei żelaznych państwa zawiaduje, o ile zarządzenia te przekraczają zakres zwyczajnej administracji, albo mają na celu odstąpienie lub obciążenie takowych, przeto także, a to z trzymaniem się zasad umówionych w tym względzie z zarządem skarbu, wszelkie sprzedaże gruntów, o ile takowe zdarzają się nie przy budowie nowych linii kolejowych jeszcze przed otwarciem stanowczego wykazu hipotecznego w księdze dla kolei żelaznych lub jeżeli rachunek budowy zostaje wcześniej zamknięty, przed zamknięciem onegoż;

14. odpuszczanie lub też pozwalanie na odpisanie zarzutów rachunkowych lub wierzytelności

nie dających się ściągnąć, tudzież strat w materyałach lub przedmiotach inwentarskich, o ile wartość pieniężna w każdym z osobna przypadku przenosi sumę 500 zł. a w tym samym roku w okręgu jednej dyrekcji sumę 5000 zł.;

15. zatwierdzanie ugód co do rozszczeń pod jakimkolwiek tytułem przeciw zarządowi kolei żelaznych państwa lub przez tenże wynoszonych, o ile suma ugodna, gdy chodzi o wynagrodzenie jednorazowe, nie przenosi 5000 zł. a jeżeli ma być umówione świadczenie ciągle, nie przenosi 500 zł. rocznie;

16. zatwierdzanie udzielenia darów i dodatków dobrowolnych z zasobów zarządu kolei żelaznych państwa na obce cele dobroczynne lub publiczne, o ile Ministerstwo nie wyznaczy dyrekcjom kolei państwa dotacyi na takie oznaczone cele, tudzież postanawianie co do udziału zarządu kolei państwa w kongresach publicznych, wystawach itp.;

17. poruczanie robót budowniczych co do nowych linii, jakoteż, stosownie do osobnego zastrzeżenia w poszczególnym przypadku, także co do innych budowli kolejowych szczególnego znaczenia lub większych rozmiarów na liniach kolejowych już w ruchu będących, jakoteż w ogóle zatwierdzanie poruczenia budowy i dostaw, tudzież wszelkich innych kontraktów, dotyczących się świadczeń jednorazowych, o ile — licząc co do budów każdy udział oddzielnie — suma kontraktowa w razie rozpisania licytacji i przyjęcia najkorzystniejszej oferty przenosi sumę 150.000 zł., w innych zaś przypadkach sumę 50.000 zł.; co do tych budowli, które poruczone zostały za zezwoleniem Ministerstwa, nadto także zatwierdzanie ostatecznego obrachunku z przedsiębiorcami budowy;

18. zatwierdzanie kontraktów dzierżawy lub wszelkich innych kontraktów, dotyczących się świadczeń powrotnych, o ile czynsz najmu lub jakiegokolwiek inne świadczenie powrotne przenosi sumę 1000 zł. rocznie lub o ile co do świadczeń takich, wynoszących najmniej 100 zł. rocznie, kontrakt ma być zawarty na stały okres więcej niż rok wynoszący; zatwierdzanie ustępstwa z czynszów dzierżawnych przenoszącego kwotę 100 zł.;

19. zezwalanie na wykonywanie wytyczania kolei żelaznych i wszelkich innych robót przygotowawczych do projektów kolejowych na rachunek trzecich osób, jakoteż na pokrywanie odnośnych wydatków zaliczkami, nadto pozwalanie na obejmowanie budowli kolejowych imieniem zarządu kolei państwa na cudzy rachunek i zatwierdzanie odnośnych kontraktów, dotyczących się budowy, jakoteż najwyższe kierownictwo i nadzór nad tem, żeby takie budowle wykonane były według przepisów obowiązujących pod względem budowy kolei państwa;

20. układy co do dopuszczenia zarządu kolei żelaznych państwa do wspólnictwa w utrzymywaniu ruchu na cudzych szlakach kolejowych lub odwrotnie co do przypuszczenia obcych zarządów kolejowych do utrzymywania ruchu lub do wspólnictwa w utrzymywaniu ruchu na tych liniach kolejowych, na których państwo ruch utrzymuje, nadto zatwierdzanie wszelkich kontraktów z zarządami przedsiębiorstw kolei żelaznych lub z innymi zakładami komunikacyjnymi co do zespolenia ruchu i co do warunków tego zespolenia lub co do zasad utrzymywania ruchu, gdyby zarząd kolei państwa miał całkiem objąć to na siebie;

21. zatwierdzanie zasad rozkładów jazdy dla obrotu osobowego na początku każdego peryodu zimowego i letniego ogłaszać się mających a w szczególności zatwierdzanie zaprowadzenia, zmiany lub zaniechania wszelkich pociągów pospiesznych, tudzież wszelkich pociągów i kursów okrętowych do obrotu osobowego i pocztowego służących, z wyjątkiem pociągów osobowych wyłącznie do obrotu lokalnego w okręgu tej samej dyrekcji, wreszcie ustanawianie przepisów zasadniczych co do ruchu pociągów towarowych;

22. nabywanie taboru kolejowego dla całej sieci, zezwalanie na pożyczanie cudzego taboru kolejowego i wstawianie takowego w tabor austriackich kolei państwa;

23. ewidencja nad całym taborem kolejowym na podlegającej sieci kolei, rozkład onegoż na ustanowione obszary kolei a względnie na okręgi poszczególnych dyrekcji, jakoteż najwyższa wyrównawcza dyspozycja w szczególności co do taboru wozowego;

24. zezwalanie na wszelkie zniżenia cen jazdy jakoteż na wszelkie zniżenia przewoźnego i wszelkie ustępstwa taryfowe w obrocie towarowym, o ile zezwalanie to nie jest osobnymi przepisami wyraźnie pozostawione podwładnym urządzeniom służbowym, tudzież z wyjątkiem zniżenia opłat pobocznych lokalnych, jakoto za nałożenie i złożenie, naładowanie i wyładowanie, za przeładowanie, za użycie windy, wagowego, składowego, należności za przetrzymanie wagonów itp., na które stosownie do szczególnych instrukcji zezwalać mają dyrekcje;

25. układy z innymi przedsiębiorstwami komunikacyjnymi krajowymi i zagranicznymi co do obrotu zespolonego i związkowego łącznie z podziałami obrotu, tudzież co do urządzenia służby transportowej i reklamacyjnej, jakoteż co do obliczania przychodów i wyrównywania rachunków;

26. zaprowadzanie i zwijanie agentur handlowych;

27. zezwalanie na wnoszenie rekursów do Ministerstwa, jakoteż zażaleń do Trybunału admini-

stracyjnego lub do Trybunału państwa w sprawach zarządu kolei żelaznych państwa;

28. nadzorowanie całej służby we wszystkich gałęziach onejże i we wszystkich urządzeniach zarządu kolei żelaznych państwa.

Ministerstwu kolei żelaznych wolno każdego czasu także jeszcze inne sprawy oprócz wyszczególnionych powyżej, bądź stale wcielić do zastrzeżonego sobie zakresu działania, bądź też, o ileby to nie naruszało przepisanej toku instancyi, brać w poszczególnym przypadku z osobliwych powodów pod własną rozagę i decyzją, jakoteż odwrotnie, poszczególne sprawy powyżej wymienione, o ile w ogóle rodzaj ich na to pozwala, poruczać aż do odwołania podwładnym dyrekcjom kolei państwa a względnie zarządom budowy kolei żelaznych do samodzielnego załatwiania w imieniu Ministerstwa.

§. 7.

Tok wnoszenia zażaleń do Ministerstwa w sprawach zarządu kolei żelaznych państwa.

Ministerstwo kolei żelaznych decyduje co do wszelkich zażaleń przeciw decyzjom i zarządzeniom jakie podległy mu dyrekcje kolei państwa i zarządy budowy kolei żelaznych wydadzą w swoim zakresie działania.

Zażalenia takie, o ile osobne przepisy co do pewnych przypadków wyraźnie inaczej nie postanawiają, podawać należy najpóźniej w przeciągu czterech tygodni od dnia doręczenia zarządzenia, które ma być zaskarżone.

§. 8.

Urzędy pomocnicze Ministerstwa:

a) C. k. Inspeksja główna austriackich kolei żelaznych.

Nadzór i kontrolę nad stanem budowy i ruchu kolei państwa i prywatnych, na użytek publiczny oddanych, w celu przestrzegania porządku i bezpieczeństwa (porów. §. 5, punkt 19), sprawuje w myśl istniejących ustaw i rozporządzeń a w szczególności w myśl postanowień regulaminu ruchu kolei żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, rząd podlegający bezpośrednio Ministerstwu kolei żelaznych, który nosi nazwę „c. k. Inspeksja główna kolei austriackich“ (Władza nadzorcza kolei żelaznych).

O ile w istniejących przepisach pewne czynności urzędowe przydzielone są Inspekcji głównej (Władzy nadzorczej), Ministerstwu kolei żelaznych zastrzeżone jest używanie także swoich własnych

funkcyonaryuszów lub funkcyonaryuszów innych podwładnych urzędów do załatwiania tych czynności.

Przełożonemu Inspekcji głównej, który używa tytułu „Inspektor główny kolei żelaznych austriackich“, przydany będzie poczet urzędników do sprawowania służby nadzorczej potrzebnych.

Szczegółowe postanowienia co do zakresu działania i obowiązków Inspekcji głównej, jakoteż co do podziału czynności u teje, zawarte będą w osobnej instrukcji służbowej, którą Ministerstwo kolei żelaznych wyda dla rzeczzonego urzędu.

§. 9.

b) Urząd główny taborowy austriackich kolei państwa.

Ewidencję i najwyższą zespoloną dyspozycję co do całego taboru wozów austriackich kolei państwa, zastrzeżoną Ministerstwu kolei żelaznych w §. 6, punkt 23, sprawuje samodzielny urząd pomocniczy, podlegający bezpośrednio Ministerstwu a funkcyonujący jako zespolony organ onegoż, który otrzymuje nazwę „c. k. Urząd główny taborowy austriackich kolei państwa“ a którym kieruje zwierzchnik używający tytułu dyrektora rzeczzonego urzędu.

Urząd główny taborowy obowiązany jest w szczególności utrzymywać w ewidencji według bezpośrednich poleceń Ministerstwa i pod nadzorem onegoż, cały tabor wozowy zarządu kolei żelaznych państwa, licząc do niego przybory do ładowania i zaopatrzenia wozów, rozdzielać takowy na pewne obszary kolejowe a względnie na okręgi poszczególnych dyrekcji kolei państwa, wyrównywać codziennie nadmiary i niedobory w wozach, przyborach do ładowania i zaopatrzeniach wozów, okazujące się w tych okręgach i załatwiać wszelkie inne czynności, należące do zespolonego zawiadownictwa służbą taborową i nadzoru nad nią, obliczać wozy w obrocie z kolejami obcemi i ze stronami a wreszcie zestawiać statystykę ogólną użytkowania wozów.

§. 10.

Załatwianie spraw w porozumieniu z innemi Ministerstwami.

Co do tych spraw, w §§. 5 aż do 7 wymienionych, które zarazem dotyczą zakresu działania innych Ministerstw, winno Ministerstwo kolei żelaznych przed załatwieniem przedmiotu porozumieć się z innemi interesowanemi Ministerstwami.

W szczególności co do wszelkich spraw kolejowych większej doniosłości finansowej, mianowicie takich, które mogą wywierać znaczny wpływ na ustanowienie preliminarza państwa, lub mają na celu trwałe obciążenie majątku państwa, należy według istniejących w tym względzie postanowień szczególnych porozumieć się wprzód z Ministerstwem skarbu a nadto we wszystkich ważniejszych kwestiach organizacji służby zarządu kolei państwa, jakoteż we wszystkich kwestiach kolejnictwa, dotyczących się bądź uczynienia kolei żelaznych zdolnemi do używania przez wojsko, bądź w ogóle interesów wojskowych, porozumieć się poprzednio z wspólnem Ministerstwem wojny, tudzież gdy chodzi o zapewnienie lub koncesyonowanie nowych linii kolejowych, także z Ministerstwem handlu, nakoniec we wszystkich sprawach a w szczególności w kwestiach taryfowych, ważnych dla handlu i przemysłu, jakoteż kultury krajowej, porozumiewać się z tem ostatniem Ministerstwem a względnie z Ministerstwem rolnictwa.

§. 11.

Rada kolei żelaznych państwa.

Do wydawania opinii w sprawach ogólnych ekonomicznych, dotyczących się obrotu kolejowego, przydaje się Ministerstwu kolei żelaznych „Radę kolei żelaznych państwa“.

Gdyby to okazało się potrzebnem, także dyrekcjom kolei państwa przydane być mogą dla ich okręgów Rady przyboczne do wydawania opinii w takich kwestiach.

Szczegółowe postanowienia co do składu i działania Rady kolei żelaznych państwa, jakoteż rzeczonych Rad przybocznych mieścić się będą w osobnych statutach, które później zostaną wydane.

III. Dyrekcyje kolei państwa.

§. 12.

Zadanie i stanowisko dyrekcji kolei państwa w ogólności.

Do dyrekcji kolei państwa należy miejscowe zawiadywanie wszelkimi szlakami kolejowemi w jej okręgu leżącemi a to pod zwierzchniczym kierunkiem Ministerstwa kolei żelaznych i na podstawie poleceń od niego wychodzących.

Dyrekcye kolei państwa są odpowiedzialne za bezpieczeństwo i porządek ruchu w ich okręgu stosownie do Regulaminu ruchu kolei żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852.

We wszystkich sprawach do ich zakresu działania przydzielonych znoszą się bezpośrednio z powołaniami do tego Władzami wojskowymi i cywilnymi z wyjątkiem Władz najwyższych naczelnych, o ile stosownie do statutu niniejszego lub według zarządzeń szczególnych znoszenie się także z temi ostatnimi władzami nie jest przewidziane.

Wymaganiom wysyłających Władz wojskowych, dotyczącym się przewozu oddziałów i potrzeb wojskowych, winny dyrekcyje kolei państwa bezwarunkowo czynić zadosyć w obrębie własnego okręgu a według okoliczności zażądać mają potrzebnych do tego części taboru.

Gdyby transporty wojskowe przekraczały granice własnego okręgu tej dyrekcyi kolei państwa, do której zwróciła się Władza wojskowa wysyłająca, dyrekcyja ta winna w porozumieniu z interesowanymi sąsiednimi okręgami wydać stosowne zarządzenia co do objęcia i dalszego przewozu transportu wojskowego aż do miejsca przeznaczenia.

§. 13.

Postanowienia zasadnicze co do organizacji służbowej w dyrekcyjach kolei państwa.

Każda dyrekcyja kolei państwa stanowi urząd zespolony do głównych gałęzi służby ruchu kolei żelaznych (konserwacyi kolei, służby obrotowej i ruchu pociągów), jakoteż do zarządu budowy, zarządu warsztatów, zarządu materyałów, tudzież do spraw ogólnych administracyjnych, handlowych i skarbowych a względnie rachunkowych.

Podlegają jej wymienione w §. 3 najniższe w hierarchii służbowej urzędy lokalnej służby ruchu.

Do wspierania dyrekcyi kolei państwa w bezpośrednim nadzorowaniu wzmiankowanych najniższych urzędów lokalnej służby ruchu, przydane im będą w miarę potrzeby, dla pewnych okręgów urzędowych, osobne urzędy kontroli, istotnymi częściami składowymi samychże dyrekcyi będące, którym nadto, równie jak urzędowi ruchu kolei w §. 3, lit. b) wymienionym, można dla ulżenia dyrekcyi odstąpić za zezwoleniem przełożonego Ministerstwa pewne mniej ważne, wyłącznie bieżące wewnętrzne sprawy administracyjne do samodzielnego załatwiania, jakoteż z wyłączeniem wszelkiego prawa formalnej decyzyi, pośrednictwo w znoszeniu się z publicznością.

Do realizowania asygnacyi pieniężnych dyrekcyi kolei państwa, ustanowiona będzie w siedzibie każdej dyrekcyi kolei państwa osobna kasa dyrekcyi, która będzie oraz kasą zbiorczą przychodów ze stacyi wpływających.

§. 14.

Kierownictwo i skład dyrekcyi kolei państwa.

Każda dyrekcyja kolei państwa ma na czele przewodniczącego, który używa tytułu „c. k. dyrektor kolei państwa“ i należy do V lub do VI klasy stopni urzędników państwa. Tenże jest odpowiedzialny za całe zawiadownictwo interesów a w szczególności za bezpieczeństwo, porządek i regularność ruchu w okręgu dyrekcyi.

Dyrektorowi przydaje się stosownie do potrzeby zastępców, po jednym z wykształceniem administracyjnym i technicznym.

Gdy dyrektor kolei państwa jest obecny, zastępcy obowiązani są pomagać mu jak najusiłniej w załatwianiu jego spraw a w szczególności wspierać go radą zawodową we wszystkich ważniejszych kwestiach odnośnych gałęzi służbowych.

Na postanowienie dyrektora kolei państwa sprawy mniejszego znaczenia jemu zastrzeżone, mogą być dla ulżenia mu przydzielone raz na zawsze zastępcom do samodzielnego załatwiania. Gdy dyrektor kolei państwa jest nieobecny lub nie może urzędować, kierownictwo czynnościami razem z upoważnieniami dyrektorowi zastrzeżonemi przechodzi na jego zastępcę a względnie, jeżeli jest dwóch zastępców, na tego, który jest rangą starszy.

Do bezpośredniego sprawowania czynności, połączonych według szczególnych gałęzi służbowych, przydana będzie nadto każdej dyrekcyi kolei państwa pewna ilość referentów i potrzebnych pomocników.

Referenci obowiązani są załatwiać bezpośrednio sprawy tej gałęzi służbowej, która jest im przydzielona, jakoteż nadzorować ciągle niższych urzędników dla tej gałęzi postanowionych a mianowicie mieć nieustanną pieczę o to, żeby w odnośnej gałęzi służbowej służba sprawowana była podług istniejących dla niej przepisów służbowych i żeby zawsze czyniła zadość wymaganiom zawodu.

Dyrektor kolei państwa może raz na zawsze oddać im pewne sprawy podrzędne do samodzielnego załatwiania.

Wszyscy funkcjonaryusze dyrekcyi kolei państwa sprawować mają służbę w myśl istniejących przepisów, według poleceń udzielonych im przez dyrektora i są mu za sprawowanie służby odpowiedzialni.

Wykonywanie służby wewnętrznej w dyrekcyjach kolei państwa uregułuje Ministerstwo kolei żelaznych przez wydanie jednorakiego „Porządku czynności“.

§. 15.

Obowiązki osobiste dyrektora kolei państwa.

Dyrektor kolei państwa jest osobiście obowiązany zarządzać i nadzorować wykonywanie poleceń wyższej władzy, przynaglać podwładnych funkcyjaryuszów do dopełniania powinności i mieć pieczę o to, żeby ich współdziałanie okazywało się jak najzabawiejszym, tudzież żeby administracja była jak najoszczędniejsza.

Winien troskliwie zwracać uwagę na wynik czynności swego okręgu i wpływać na polepszenie go jakoteż na utrzymywanie ruchu w ogólności, tak zapomocą odpowiednich środków we własnym zakresie działania, jak i przez podawanie wniosków do przełożonego Ministerstwa. Winien nadto zwracać szczególną uwagę na potrzeby handlowe okręgu i odnośne wnioski podawać do Ministerstwa z dokładnem przedstawieniem szczególnych stosunków.

Gdy zwłoka zagraża niebezpieczeństwem, dyrektor kolei państwa ma prawo i obowiązek wydawania potrzebnych zarządzeń także w sprawach przekraczających jego zakres działania, winien jednak niezwłocznie zdać sprawę przełożonemu Ministerstwu, iżby zostały dodatkowo zatwierdzone.

§. 16.

Dyrekcje kolei państwa zastępują w sprawach prawnych zarząd kolei żelaznych państwa.

Dyrekcje kolei państwa w obrębie swego urzędowania i we wszystkich sprawach należących do ich kompetencji, reprezentują zarząd kolei państwa samodzielnie, tak, że swojemi czynnościami prawnymi, kontraktami, procesami, ugodami itd. nawet bez osobnego wyższego polecenia nabywają dla niego praw i przyjmują zobowiązania.

Ażby deklaracje piśmienne dyrekcyi kolei państwa stały się obowiązującymi, dostatecznym jest podpis dyrektora lub w zastępstwie onegoż podpis jednego z jego zastępców lub jednego z referentów dyrekcyi kolei państwa.

§. 17.

Zakres działania dyrekcyi kolei państwa.

Zadaniem dyrekcyi kolei państwa jest załatwianie w obrębie okręgu urzędowania wszelkich spraw dotyczących się zarządu, budowy i ruchu kolei żelaznych, o ile sprawy te nie są zastrzeżone przełożonemu Ministerstwu lub przydzielone osobnym zarządom budowy, Ministerstwu bezpośrednio podlegającym.

Zakres działania dyrekcyi kolei państwa obejmuje więc w szczególności:

1. Urządzenie wszystkich gałęzi służby w obrębie całego okręgu dyrekcyi, w takiej rozciągłości i w taki sposób, jak to jednorazie instrukcje i przepisy służbowe, przez Ministerstwo wydane, zarządzają i pieczą o to, żeby takowe były właściwie i jednostajnie stosowane;

2. przyjmowanie nowych urzędników dwóch najniższych klas służbowych stosownie do postanowień, które Ministerstwo kolei żelaznych wyda, przenoszenie i oddalanie ze służby (przenoszenie na emeryturę) urzędników trzech najniższych klas służbowych, także obsadzanie takichże posad urzędniczych, nadto przyjmowanie (mianowanie), posuwanie na wyższy stopień, przenoszenie i oddalanie ze służby (przenoszenie na emeryturę, wypowiedzanie) wszystkich urzędników niższych i sług łącznie z budnikami, tudzież pomocników potrzebnych w szczególnych przypadkach w granicach ustanowionego składu osobowego i zatwierdzonych preliminarzy z ścisłym trzymaniem się istniejących pod tym względem instrukcyi, mianowicie warunków ogólnych i szczególnych, przepisanych w przedmiocie przyjmowania do służby, tudzież przepisów, dotyczących się egzaminów i posuwania na wyższe stopnie;

3. postępowanie porządkowo-karne o całego podległego składu osobowego;

4. przyznawanie urzędnikom niższym i sługom dodatków, o ile dodatki takie są istniejącymi przepisami uzasadnione, jakoteż remuneracyi i zapomóg służbie podwładnej aż do sumy 100 zł. dla jednej osoby w ciągu jednego i tego samego roku rachunkowego;

5. załatwianie wszelkich innych spraw służbowych podwładnego pocztu osobowego, o ile takowe stosownie do teraźniejszej organizacji lub według osnowy istniejących przepisów o sprawach osobowych nie są wyraźnie albo przełożonemu Ministerstwu zastrzeżone, albo bezpośrednim przełożonym służbowym zostawione;

6. sprawy administracyjne i finansowe istniejących dla pocztu osobowego instytucji zaopatrzenia starców i inwalidów, tudzież wszelkich innych zakładów humanitarnych, o ile takowe stosownie do teraźniejszej organizacji lub według osnowy istniejących statutów nie są wyraźnie przełożonemu Ministerstwu zastrzeżone;

7. sprawy ustawowego ubezpieczenia na wypadek choroby i nieszczęsnej przygody na rzecz podwładnego pocztu osobowego;

8. bezpośrednie kierowanie służbą zdrowia a w szczególności także podawanie wniosków co do podziału okręgów lekarzy kolejowych i co do wy-

znaczenia przypadających na takowe wynagrodzeń dla tych lekarzy, mianowanie lekarzy kolejowych i wypowiadanie im posady;

9. wszelkie sprawy dotyczące się podatków i należności, jakoteż ubezpieczenia od pożaru i na wypadek odpowiedzialności;

10. zawieranie ugód co do rozszczeń pod jakimkolwiek tytułem przeciw zarządowi kolei żelaznych państwa lub przez tenże wynoszonych, o ile suma ugodna, gdy chodzi o wynagrodzenie jednorazowe, nie przenosi 5000 zł. a jeżeli ma być umówione świadczenie ciągłe, nie przenosi 500 zł., tudzież czynienie wniosków, gdy chodzi o większe kwoty;

11. uskutecznianie wykupu gruntów i łączących się z tem czynności, ewidencja co do posiadłości gruntowych i wszelkich innych nieruchomości, łącznie z utrzymywaniem ksiąg gruntowych budynkowych i inwentarza planów;

12. zawieranie kontraktów dzierżawy lub jakiegokolwiek innych kontraktów, dotyczących się świadczeń powrotnych, wykąwszy pożyczanie taboru, o ile czynsz najmu lub jakiegokolwiek świadczenie powrotne nie przenosi kwoty 100 zł. rocznie lub o ile co do wyższych kwot aż do 1000 zł. zawiera się kontrakt na stały okres nie przekraczający jednego roku, na koniec ustępowanie z czynszów dzierżawnych aż do kwoty 100 zł.; czynienie wniosków do Ministerstwa w takich przypadkach, gdy chodzi o przekroczenie powyższych granic cyfrowych;

13. układanie preliminarzy wydatków dla własnego okręgu i przedstawianie ich Ministerstwu; ewidencja i samodzielne zawiadywanie dotacjami asygnowanymi dyrekcjom na podstawie ustawy skarbowej a to oddzielnie dotacyi w dziale wydatków zwyczajnych na przekształcenia budowli, jakoteż wszelkich przewidzianych w dziale wydatków nadzwyczajnych, na podstawie szczegółowych programów użycia i pracy przez Ministerstwo zatwierdzonych; składanie rachunków ze wszystkich dotacyj dyrekcjom asygnowanych a względnie ze wszystkich wydatków własnego okręgu, bezpośrednie przedstawianie odnośnych wykazów administracyjnych i zamknięć rachunkowych Najwyższej Izbie obrachunkowej i bronienie ich w obec tej ostatniej, jakoteż w obec przełożonego Ministerstwa;

14. ustalanie projektów dla wszelkich budowli na liniach własnego okręgu, co do których stosownie do §. 5 organizacji niniejszej zatwierdzanie nie jest Ministerstwu zastrzeżone; wprowadzanie komisij politycznych obchodzących;

15. samodzielne poruczanie wszelkich robót budowniczych wzdłuż linii własnego okręgu, dla których samodzielne zarządy budowy nie zostały ustanowione i co do których Ministerstwo kolei żela-

znych nie zastrzegło sobie wyraźnie poruczenia budowy w poszczególnym przypadku, a to w granicach cyfrowych w §. 6, punkt 17 oznaczonych i podawanie wniosków do Ministerstwa w razie przekroczenia tych granic; udzielanie pozwolenia na budowę co do tych budowli w imieniu Ministerstwa, o ile przy komisji politycznej obchodzącej strony interesowane nie uczyniły żadnego zarzutu przeciw projektowi a nadto co do robót projektem odpowiednich, w podobny sposób także udzielanie pozwolenia do używania, na koniec dalsze wykonywanie wszelkich budowli w obrębie własnego okręgu, dla których samodzielne zarządy budowy nie są ustanowione, z zastrzeżeniem postarania się o zatwierdzenie przez Ministerstwo ostatniego obrachunku z przedsiębiorcami budowy, co do tych budowli, które poruczone zostały za zezwoleniem Ministerstwa;

16. rokowania przygotowawcze z przedsiębiorstwami obcych kolei żelaznych, które mają być wybudowane z dobiegiem do austriackich kolei państwa, co do zespolenia obrotu i warunków tego zespolenia, jakoteż udział w odnośnych komisjach, jak również rokowania co do warunków utrzymywania ruchu, gdyby zarząd kolei państwa miał wziąć go na siebie, z zastrzeżeniem zatwierdzenia odnośnych układów przez Ministerstwo, zawieranie kontraktów w przedmiocie kolei dowozowych i torów przemysłowych, łączących się ze szlakami kolei państwa, według wskazówek jednolajnych przez Ministerstwo wydanych, na koniec wykonanie wszelkich kontraktów, dotyczących się utrzymywania ruchu na pewnych szlakach kolejowych i stacyach;

17. piecza o wydanie w porę wszelkich zarządzeń służbowych potrzebnych do utrzymywania ruchu z powodu otwarcia nowych linii, jakoteż dotyczących się stacyj i przystanków;

18. sprawowanie policyi kolejowej;

19. przyzwalanie na budowę stron obcych na gruncie kolejowym a względnie w obrębie kolejowym, jakoteż dozwalanie na stawianie budowli prywatnych nad koleją i w pobliżu dworców kolejowych;

20. oznaczanie przestrzeni dla dozorców szlakowych (napawalni, mostów), jakoteż podziału służby budnikowej;

21. podawanie do Ministerstwa wniosków co do zasad programów jazdy dla obrotu osobowego na początku każdego peryodu letniego i zimowego ogłaszać się mających, ustanawianie rozkładów jazdy dla obrotu osobowego w granicach zasad przez Ministerstwo zatwierdzonych a w szczególności zaprowadzanie; zmiana lub zaniechanie pociągów osobowych, służących wyłącznie do obrotu lokalnego we własnym okręgu; ustanawianie i zmiana rozkla-

dów jazdy dla programowych pociągów towarowych na podstawie postanowień zasadniczych, wydanych przez Ministerstwo dla obrotu pociągów towarowych, jakoteż dla wszelkich pociągów oddzielnych wysyłać się mających w przypadkach szczególnych, puszczanie w ruch wszelkich pociągów także wojskowych, jakoteż nadzorowanie całego obrotu pociągów;

22. ewidencja i zawiadywanie taborom machin i wozów w obrębie dyrekcji, czynienie wniosków do Ministerstwa co do pomnożenia lub zmiany taboru kolejowego, gdyby to było potrzebne, ewidencja co do części składowych zapasowych i utrzymywanie statystyki łamania się osi i kół;

23. nabywanie potrzebnych na cały rok materiałów budowlanych i do ruchu, tudzież wszelkich mechanicznych lub elektrycznych urządzeń do ruchu i maszynowych urządzeń warsztatowych, nakoniec wszelkich przedmiotów inwentarskich, jedynie z wyjątkiem taboru kolejowego a mianowicie samodzielne poruczenie dostawy, o ile suma kontraktowa w razie rozpisania licytacji publicznej i przyjęcia najkorzystniejszej oferty nie przenosi sumy 150.000 zł., albo też w innych przypadkach 50.000 zł. i czynienia wniosków do Ministerstwa, gdy te granice cyfrowe mają być przekroczone, nakoniec wykonywanie prób z materiałami, jakoteż obejmowanie taboru kolejowego nabytego przez Ministerstwo;

24. załatwianie zażaleń przeciw podwładnym funkcjonaryuszom ruchu, jakoteż wszelkich reklamacyj wynikających z obrotu osobowego i towarowego;

25. czynienie wniosków do Ministerstwa co do zmiany taryf w obrocie osobowym i towarowym, tudzież co do cezwalać na zniżenia przewoźnego;

26. zezwalanie na zniżenia cen jazdy i przewoźnego, o ile według szczególnych przepisów jest to dyrekcjom wyraźnie zostawione, tudzież cezwalać na zniżenie opłat pobocznych lokalnych w obrocie towarowym, jakoto za naładowanie i złożenie, naładowanie i wyladowanie, za przeładowanie, za użycie windy, wagowego, składowego, należności za przetrzymanie wagonu itp., stosownie do szczególnych instrukcji, jakoteż czynienie wniosków co do przypadków nieprzewidzianych w instrukcjach;

27. udzielanie stronom wyjaśnień w sprawach dotyczących się taryf osobowych i towarowych a to tak dla obrotu lokalnego austriackich kolei państwa, jak i dla obrotu zespolonego i związkowego z obcemi zakładami obrotowemi krajowemi i zagranicznymi;

28. zezwalanie na kredytowanie przewoźnego według przepisów w tym względzie istniejących;

29. załatwianie sprawdzenia rachunków i rozliczania się co do dochodów z transportu w obrocie osobowym i towarowym a mianowicie tak co do obrotu lokalnego jak i co do obrotów bezpośrednich krajowych i zagranicznych zbiegowych i związkowych;

30. rozliczanie się co do przewozu poczty, tudzież zestawianie rachunków co do należności kredytowanych i ściąganie takowych a w szczególności także od innych gałęzi administracji państwa;

31. odpuszczanie lub też pozwalanie na odpisanie zarzutów rachunkowych lub wierzytelności nie dających się ściągnąć, tudzież strat w materiałach i przedmiotach inwentarskich, o ile wartość pieniężna w każdym z osobna przypadku nie przenosi 500 zł. a w tym samym roku, w całym okręgu dyrekcji, sumy 5000 zł. z zastrzeżeniem ściągania na drodze porządkowo-karnej;

32. bezpośrednie odsyłanie przewoźkowych dochodów z ruchu do kas państwa lub jakichkolwiek innych do tego przeznaczonych;

33. reprezentowanie zarządu kolei żelaznych państwa na konferencyach i w związkach zawodowych kolei żelaznych, o ile Ministerstwo kolei żelaznych nie zastrzeże sobie udziału w takowych, iżby tenże był jednolitym dla całego obszaru zarządu kolei żelaznych państwa.

Gdyby Ministerstwo kolei żelaznych uznało za rzecz odpowiednią, żeby pewne sprawy administracyjne, należące według powyższego do samoistnego zakresu działania każdej dyrekcji kolei państwa, załatwiane były jednostajnie dla większego okręgu, może jednej dyrekcji kolei państwa poruczyć załatwianie ich w sposób jednostajny bądź dla całego zakresu służbowego zarządu kolei żelaznych państwa, bądź też dla okręgów kilku dyrekcji.

Ministerstwo kolei żelaznych będzie nadto miało staranie o to, żeby dyrekcye kolei państwa, we wszystkich sprawach do ich zakresu działania przydzielonych a dotyczących się przydatności kolei do celów wojskowych lub w ogóle będących w związku z interesami wojskowemi, przedstawiały wezwań wspólnemu Ministerstwu wojny wnioski w tym względzie potrzebne.

Dyrekcye kolei państwa obowiązane są wygotowywać preliminarze i zamknięcia rachunków, dotyczące się ich okręgu, podług przepisów, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały pod względem preliminarzowania dochodów i wydatków państwa i składania z nich rachunków.

IV. Zarządy budowy kolei żelaznych.

§. 18.

Postanowienia zasadnicze co do organizacji i zakresu działania zarządów budowy kolei żelaznych.

Przepisy zawarte w rozdziale III §§. 15—17 niniejszej organizacji c. k. dyrekcji kolei państwa, stosowane być mają odpowiednio w ogólności także do służby zarządów budowy kolei żelaznych, Ministerstwu bezpośrednio podlegających a to w ten sposób, że rachunki przez zarządy budowy składane sprawdzać i stanowczo do ksiąg zaciągać, tudzież zaciągnięte rachunki budowy do Najwyższej Izby obrachunkowej przysyłać będzie Ministerstwo i że nadto do nabywania materiałów i przedmiotów zaopatrzenia dla nowych linii, Ministerstwo w razie potrzeby przeznaczać będzie odpowiednią stosownie do przypadku dyrekcją kolei państwa. Zresztą zarządy budowy kolei żelaznych obowiązane są także załatwiać odnośnie do poruczonych im budów kolei żelaznych państwa wszelkie czynności, które nie są zastrzeżone Ministerstwu.

W granicach, postanowieniami powyższemi zakaślonych, Ministerstwo kolei żelaznych ustanowi zasady organizacji zarządów budowy kolei żelaznych.

V. Postanowienia końcowe osobowe

ogólne.

§. 19.

Postanowienia zasadnicze co do stanowiska osób służących w zarządzie kolei żelaznych państwa.

Prawa i obowiązki tych osób, służących w zarządzie kolei żelaznych przez państwo sprawowanym, którym obecnie nie służy charakter rzeczywistych funkcyjaryuszów państwa i do których przeto nie stosują się postanowienia ustawy z dnia 15. kwietnia 1873, Dz. u. p. Nr. 47, urządzone będą z zachowaniem onymże praw jakie nabyli, porządkiem służbowym (pragmatyką służbową), którą wyda Ministerstwo kolei żelaznych a według okoliczności osobnemi kontraktami służbowymi, jak również urządzone będzie ich zaopatrzenie emerytalne tudzież zaopatrzenie wdów i sierot w osobnych instytucjach emerytalnych (prowizyjnych) na podstawie opłat po części przez uczestników, po części przez administracją państwa do nich uiszczać się mających i pod gwarancją administracji państwa za emerytury.

O ile postanowieniami powyższemi, jakoteż wszelkiemi innemi istniejącymi przepisami ustawowemi, nie jest zawarowana różnica praw i obowiązków, prawidła dotyczące się urzędników państwa

i sług państwa, będą do tych osób odpowiednio stosowane.

Za tych urzędników i sług do wzmiankowanego pocztu osobowego należących, którzy w skutek nadania im systemizowanej w służbie państwa posady przy zarządzie kolei żelaznych przez państwo sprawowanym, zostają objęci do rzeczywistej służby państwa, takse od nadania posady, którą z powodu tego przejścia mają według ustawy od swoich nowych dochodów opłacić, atoli tylko, o ile przytem ich dotychczasowe dochody nie zostają zwiększone, weźmie na siebie etat kolei żelaznych państwa; osoby te mogą też pod warunkiem prawnego zrzeczenia się emerytury odpowiedniej przepisom ogólnym istniejącym dla urzędników państwa, pozostać członkami wzmiankowanego wyżej osobnego instytutu emerytalnego (prowizyjnego) zarządu kolei żelaznych państwa.

§. 20.

Postanowienia zasadnicze co do języka służbowego zarządu kolei państwa.

Językiem służbowym zarządu kolei państwa jest niemiecki.

Ten język mianowicie używany będzie w całej służbie wewnętrznej, jakoteż do korespondencji wszystkich urzędów zarządu kolei państwa między sobą. Wszystkie urzędy zarządu kolei państwa korespondować mają z Władzami wojskowemi i cywilnemi w języku niemieckim.

Ustanowione jednak w Galicyi dyrekcye kolei państwa i podlegające im urzędy w tymże kraju winny stosownie do obowiązującego tamże rozporządzenia ministeryalnego z dnia 5. czerwca 1869, Dz. u. kr. dla Galicyi Nr. 24, wydanego na zasadzie Najwyższego postanowienia z dnia 4. czerwca 1896, używać języka polskiego do korespondencji z Władzami rządowemi niewojskowemi, z urzędami i sądami w tymże kraju, jakoteż z tamtejszemi Władzami i funkcyjaryuszami autonomicznymi.

Postanowienie to nie stosuje się do wzajemnych stosunków rzeczonych urzędów między sobą, jakoteż z urzędami i funkcyjaryuszami służby pocztowej i telegraficznej znajdującymi się w tym kraju.

Na podania i odezwy stron lub Władz i urzędów autonomicznych, nadchodzące do dyrekcji kolei państwa a napisane w jednym z języków powszechnie używanych w tych częściach kraju, w których leżą przydzielone dyrekcji szlaki kolei, odpowiadać należy w tym samym języku.

Wszelkie uwiadomienia przeznaczone dla publiczności (obwieszczenia, napisy, okólniki itp.) wydawać należy w języku niemieckim i tym, który w kraju jest powszechnie używany.

Do porozumiewania się z publicznością służyć ma język niemiecki i język powszechnie w kraju używany, podług tego, czy zapytanie lub wyjawienie myśli, wymagające odpowiedzi, uczyniono w jednym lub drugim języku.

§. 21.

Postanowienie końcowe.

Termin, od którego organizacja powyższa wejdzie w wykonanie, będzie osobno postanowiony.

Od tego terminu utracą moc swoją wszelkie niezgodne postanowienia a mianowicie organizacja

zarządu kolei żelaznych państwa w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych, wydana rozporządzeniami c. k. Ministerstwa handlu z dnia 23. czerwca 1884, l. 1136/M. H., Dz. u. p. Nr. 103 i z dnia 15. grudnia 1893, l. 3522/M. H., Dz. u. p. Nr. 183, tudzież rozporządzenie c. k. Ministerstwa handlu z dnia 26. sierpnia 1875, Dz. u. p. Nr. 116, dotyczące się urządzenia Inspekcji głównej kolei żelaznych austriackich, jakoteż rozporządzenie Ministra handlu z dnia 15. lipca 1884, Dz. u. p. Nr. 122, dotyczące się uregulowania stosunków Dyrekcyi głównej austriackich kolei państwa do Inspekcji głównej kolei austriackich.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych

wychodzić będzie nakładem c. k. Drukarni nadwornej i rządowej w Wiedniu, w jej Składzie dzielnica I, Singerstrasse Nr. 26 także w roku 1896 w języku **niemieckim, włoskim, czeskim, polskim, ruskim, słoweńskim, kroackim i rumuńskim.**

Cena prenumeracyjna egzemplarza Dziennika ustaw państwa w każdym z tych ośmiu języków, za cały **rocznik 1896**, który można odbierać osobiście lub będzie posyłany pocztą bezpłatnie, wynosi **3 zł.**

Prenumeruje się w Składzie c. k. Drukarni nadwornej i rządowej w Wiedniu, dzielnica I, Singerstrasse Nr. 26, gdzie można kupować także pojedyncze roczniki i pojedyncze części Dziennika ustaw państwa.

Zamawiając jednak Dziennik ustaw państwa, trzeba zarazem złożyć przypadającą kwotę pieniężną, gdyż wydawnictwo to posyła się tylko tym, którzy prenumeratę z góry zapłacą

Nabywający od razu całe **dziesięciolecie** lub **kilka dziesięcioleci** Dziennika ustaw państwa w języku **niemieckim**, płacą:

Za dziesięciolecie 1849 do 1858 włącznie . . . 25 zł.	Za dziesięciolecie 1869 do 1878 włącznie . . . 16 zł.
" " 1859 " 1868 " " 12 " "	" " 1879 " 1888 " " 20 "
Za cztery dziesięciolecia 1849 do 1888 włącznie . . . 60 zł.	

W innych językach:

Za dziesięciolecie 1870 do 1879 włącznie . . . 16 zł.	Za dziesięciolecie 1880 do 1889 włącznie . . . 20 zł.
Za dziesięciolecia 1870 do 1889 włącznie . . . 30 zł.	

Pojedyncze roczniki wydania **niemieckiego** dostać można począwszy od roku 1895:

Rocznik 1849 za . . . 2 zł. 10 c.	Rocznik 1865 za . . . 2 zł. — c.	Rocznik 1881 za . . . 2 zł. 20 c.
" 1850 " . . . 5 " 25 "	" 1866 " . . . 2 " 20 "	" 1882 " . . . 3 " — "
" 1851 " . . . 1 " 30 "	" 1867 " . . . 2 " — "	" 1883 " . . . 2 " 50 "
" 1852 " . . . 2 " 60 "	" 1868 " . . . 2 " — "	" 1884 " . . . 2 " 50 "
" 1853 " . . . 3 " 15 "	" 1869 " . . . 3 " — "	" 1885 " . . . 1 " 80 "
" 1854 " . . . 4 " 20 "	" 1870 " . . . 1 " 40 "	" 1886 " . . . 2 " 30 "
" 1855 " . . . 2 " 35 "	" 1871 " . . . 2 " — "	" 1887 " . . . 2 " 50 "
" 1856 " . . . 2 " 45 "	" 1872 " . . . 3 " 20 "	" 1888 " . . . 4 " 20 "
" 1857 " . . . 2 " 85 "	" 1873 " . . . 3 " 30 "	" 1889 " . . . 3 " — "
" 1858 " . . . 2 " 40 "	" 1874 " . . . 2 " 30 "	" 1890 " . . . 2 " 70 "
" 1859 " . . . 2 " — "	" 1875 " . . . 2 " — "	" 1891 " . . . 3 " — "
" 1860 " . . . 1 " 70 "	" 1876 " . . . 1 " 50 "	" 1892 " . . . 5 " — "
" 1861 " . . . 1 " 50 "	" 1877 " . . . 1 " — "	" 1893 " . . . 3 " — "
" 1862 " . . . 1 " 40 "	" 1878 " . . . 2 " 30 "	" 1894 " . . . 3 " — "
" 1863 " . . . 1 " 40 "	" 1879 " . . . 2 " 30 "	" 1895 " . . . 3 " 50 "
" 1864 " . . . 1 " 40 "	" 1880 " . . . 2 " 20 "	

Rocznik 1895 będzie można dostać dopiero wtedy, gdy wyjdą skorowidze do wydania w odpowiednim języku.

Roczniki **wydań w innych siedmiu językach** od 1870 aż do 1895 włącznie dostać można po tej samej cenie co wydanie niemieckie.

NB. Posyłki Dziennika ustaw państwa, które zaginęły lub doszły **niezupełne**, reklamować należy najpóźniej **w przeciągu czterech tygodni** wprost w c. k. Drukarni nadwornej i rządowej w Wiedniu, dzielnica III, Rennweg Nr. 16.

Po upływie tego terminu pojedyncze części Dziennika ustaw państwa będzie można dostać tylko **za opłatą ceny handlowej** ($\frac{1}{4}$ arkusza = 2 strony za 1 c.).

Ponieważ wszystkie roczniki 1849 aż do 1895 włącznie wydania niemieckiego i wszystkie roczniki wydań w innych siedmiu językach (1870 aż do 1895 włącznie) są całkowicie uzupełnione, przeto począwszy od roku 1896 będzie można nabyć w c. k. Drukarni nadwornej i rządowej **nie tylko każdy pojedynczy rocznik po cenie wyżej podanej, lecz nawet każdą z osobna część wszystkich tych roczników po cenie handlowej** ($\frac{1}{4}$ arkusza = 2 strony za 1 c.) i tym sposobem uchylona została trudność **uzupełniania niekompletnych roczników** Dziennika ustaw państwa a zarazem ułatwione zostało **zestawianie** podług materji.